

FORUM RÉGIONAL DE LA MOBILITÉ

PRANGINS, 15 MARS 2018



SYNTHÈSE DES TABLES RONDES

Les discussions portant sur **4 sujets** ont été traitées dans le cadre de **7 tables rondes** autour desquelles étaient réunies **80 personnes** représentant **33 communes** de la région, ainsi que plusieurs partenaires de la mobilité, à commencer par les **transporteurs**. La présente synthèse est le fruit de ces échanges constructifs. Elle interprète le plus fidèlement possible la teneur des discussions autour des tables rondes mais n'en est pas une transcription mot à mot. Des propos se recoupant entre plusieurs tables rondes ont été regroupés par souci de concision et de cohérence de la synthèse. Nous remercions tous les participants pour leur contribution.

SOMMAIRE

LES BESOINS DE DÉPLACEMENTS D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN page 3

Le dynamisme démographique et économique du district génère des besoins en termes de mobilité. Les actions engagées ont permis d'améliorer les transports dans la région mais les attentes restent importantes, tant pour les habitants que pour les partenaires économiques, culturels et touristiques. D'autre part, avec 44% des déplacements qui s'effectuent pour des motifs de loisirs, il s'agit de s'adapter à la diversification des besoins et d'anticiper leur évolution future.

RENFORCER ET DÉVELOPPER LES OFFRES DE MOBILITÉ page 4

Les investissements importants pour renforcer et développer les transports publics et les services de mobilité, par exemple le réseau de vélos en libre-service et le Guichet Mobile, présentent de bons résultats. Mais le district reste parmi les plus motorisés du canton. Consolider et mettre en réseau les offres existantes tout en développant de nouveaux services, plus flexibles et personnalisés : dans quelles voies faut-il investir en priorité pour répondre efficacement à l'évolution des pratiques ?

INCITER POUR CHANGER LES HABITUDES DE MOBILITÉ page 5

Nos habitudes de déplacement sont difficiles à modifier. Quels sont les leviers que les collectivités publiques et leurs partenaires peuvent activer pour motiver les changements de comportements et les inscrire dans la durée ? Faciliter l'accès aux activités culturelles, sportives et touristiques de la région par les modes doux et les transports publics stimule l'économie locale et réduit les nuisances de la mobilité. Comment développer des synergies avec les acteurs régionaux et constituer ensemble des produits attractifs ?

QUELLE GOUVERNANCE POUR LA MOBILITÉ RÉGIONALE ? page 6

Les partenariats autour de la mobilité régionale sont-ils à la hauteur de nos ambitions ? A partir de l'exemple de la Conférence régionale des transports Bienne-Seeland du Canton de Berne, quelles pistes pour renforcer les liens entre communes, entreprises, prestataires de mobilité, Conseil régional et Canton ? Sachant la pertinence d'une approche régionale de la mobilité et les besoins de coordination liés, de quelle manière le Conseil régional pourrait-il contribuer à fédérer les partenaires autour d'objectifs communs ?

PERSPECTIVES page 7

LES BESOINS DE DÉPLACEMENTS D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN

Nos journées bien remplies élèvent le niveau d'exigence lié à notre mobilité. Toute la chaîne de déplacement doit être prise en compte dans une approche centrée sur l'utilisateur. Un besoin de simplification de la tarification et de l'accès aux prestations est identifié.

L'idée d'un forfait regroupant plusieurs prestations de mobilité au sein d'un même abonnement serait à approfondir. Cela permettrait de combiner facilement plusieurs modes de déplacement, voire d'y inclure des prestations annexes.

Le développement d'une application mobile offrant une information multimodale complète est également attendu.

En 2015, 44% des déplacements en Suisse étaient liés aux loisirs. Alors que l'offre de mobilité du district a été prioritairement développée pour les pendulaires, il y a désormais un besoin avéré d'intégrer les besoins de mobilité liés à d'autres motifs de déplacements.

L'engorgement des réseaux, particulièrement aux heures de pointe, nous oblige à questionner

nos habitudes de mobilité. L'évolution des perceptions de la mobilité, en lien notamment avec le changement des générations, permet d'envisager une progression de nouvelles pratiques telles que le partage de vélos ou de voiture (économie du partage). Avec l'évolution technologique, le déploiement de modes de transport ludiques et innovants figure également parmi les pistes intéressantes.

Des entreprises et des institutions du district mettent en place des offres privées et réservées à leurs employés, ce qui révèle que leurs besoins ne sont pas entièrement couverts par l'offre publique de mobilité régionale. Cela démontre également que ces acteurs sont prêts à investir pour une meilleure mobilité. Le développement des partenariats publics-privés pourrait conduire à mutualiser nos moyens.

Enfin, il est nécessaire de mieux connaître, quantitativement et qualitativement, les besoins des différents publics-cibles concernés par la mobilité. Dans cette optique, la réalisation d'enquêtes et de comptages représentatifs est à envisager.

RENFORCER ET DÉVELOPPER LES OFFRES DE MOBILITÉ

Grâce aux efforts déployés ces dernières années, l'offre de transport public actuelle constitue une force pour les déplacements pendulaires. Elle présente néanmoins des faiblesses pour d'autres motifs de déplacement comme les loisirs, l'accès aux lieux culturels et touristiques du district, en particulier le week-end et en soirée, ainsi qu'un déficit en liaisons transversales.

L'efficacité de toute la chaîne de déplacements doit être considérée. Le temps de parcours, les ruptures de charge (correspondances, transfert d'un mode à un autre) et la qualité des interfaces de transbordement sont considérés comme des points clés pour l'attractivité des transports publics et des services de mobilité associés.

La saturation des réseaux, ainsi que les incivilités et l'image d'insécurité qu'elles transmettent menacent la qualité des offres de mobilité, notamment au niveau de la perception des transports publics. Une attention devrait donc être portée sur le traitement qualitatif des interfaces de mobilité.

Les nouvelles technologies ouvrent la voie à des services de mobilité qui facilitent la combinaison de toutes les offres et simplifient l'achat de prestations. Ces offres multimodales et intégrées seraient adaptées aux différentes classes d'âge en ciblant leurs besoins propres, par exemple pour les jeunes et les aînés.

Les collaborations entre institutions publiques et prestataires de mobilité permettraient d'envisager un système de gestion et d'information en temps réel pour la mobilité multimodale. Le SwissPass pourrait en faire partie.

Il est estimé que les investissements des collectivités publiques pour la mobilité sont élevés. Les offres privées telles qu'Uber sont perçues comme potentiellement concurrentes des transports publics. Cela pose la question de l'équilibre entre intervention des pouvoirs publics (p. ex. subventions) et du libre marché pour le déploiement de nouveaux services de mobilité dont le prix doit être acceptable pour l'utilisateur. Dans cette optique, une vision strictement économique (objectifs de rentabilité) pourrait péjorer l'attractivité de l'offre.

Il y a un manque de pistes cyclables sécurisées, c'est-à-dire séparées des flux automobiles. La cohabitation des modes est dangereuse hors des cœurs de villages. Une impulsion doit être donnée pour faire face aux difficultés de mise en œuvre, pour les emprises foncières notamment.

L'attente est forte en matière d'infrastructures structurantes, notamment la troisième voie autoroutière de Genève à Nyon et la fréquence au quart d'heure sur la ligne CFF. De plus, une fréquence de 15 minutes des transports publics de rabattement est souhaitée et l'opportunité serait à évaluer.

INCITER POUR CHANGER LES HABITUDES DE MOBILITÉ

Les transports publics souffrent d'une mauvaise image auprès de certains publics. Un travail devrait être engagé sur la perception des modes de déplacements pour inciter efficacement au premier pas, le plus difficile. Après une bonne expérience, les personnes reviennent d'elles-mêmes.

Le district est le plus grand émetteur de gaz à effet de serre du Grand Genève par tête d'habitant. Une prise de conscience des impacts de la mobilité motorisée sur la santé et l'environnement est nécessaire. Egalement, les bénéfices de la marche à pied et du vélo sont à valoriser, de même que les aspects positifs des transports publics comme la possibilité d'exploiter le temps de trajet, le côté pratique, et les gains de temps pour certains trajets.

Pour répondre à la saturation des réseaux aux périodes de pointe et à la sous-occupation de certaines lignes de bus aux heures creuses, il s'agirait de mettre en valeur le confort d'emprunter les transports publics pour d'autres motifs que le travail ou les études. Cela suppose néanmoins que l'offre soit attractive pour les publics-cibles susceptibles d'être intéressés par ce type de déplacements.

Les offres combinées mises en place ces dernières années par le Conseil régional du district de Nyon avec les transporteurs et des acteurs

touristiques, culturels et de loisirs de la région sont considérées comme une force. Le développement de mesures incitatives conjointes est à renforcer, notamment pour le week-end, le dimanche en particulier.

Parallèlement, des restrictions de circulation et de stationnement dans les lieux où la voiture n'est pas la bienvenue doivent accompagner les mesures incitatives.

Le coût de certaines offres de mobilité peut décourager des catégories d'utilisateurs comme les retraités. Cela peut aussi être lié à une méconnaissance de produits spécifiques existants, notamment pour les familles. Malgré les efforts engagés par l'ensemble des acteurs, il s'agit de poursuivre le travail d'information. Il faudrait envisager de mieux cibler les publics en fonction de leurs besoins propres.

L'évolution des perceptions et des pratiques de mobilité nécessite d'adapter le marketing. Une approche par publics-cibles (familles, aînés, jeunes, etc.), orientée sur les aspects pratiques (transport des bagages, des commissions, etc.) est à réfléchir. Des formations de mobilité pour certains publics pourraient être utiles. L'éducation des enfants et des jeunes à la mobilité peut également être une piste afin d'exploiter l'opportunité des changements générationnels.

QUELLE GOUVERNANCE POUR LA MOBILITÉ RÉGIONALE ?

La collaboration entre les communes, le Conseil régional du district de Nyon et les partenaires de la mobilité régionale, notamment les six transporteurs, est considérée comme une force. Une bonne dynamique a été engagée et l'échelle régionale est pertinente pour la développer. Le rôle de coordination du Conseil régional est souligné et devrait se poursuivre.

Se donner les moyens d'une vision régionale ambitieuse et fédératrice permet de faire valoir les besoins de la région dans les stratégies cantonales et fédérales, ces dernières étant plutôt centrées sur des approches à plus large échelle. Il est estimé que le Canton ne propose pas de vision subsidiaire pour le thème de la mobilité mais qu'il est toujours entré en matière avec les propositions que le Conseil régional et les communes lui ont formulées. La copie du modèle bernois au contexte vaudois semble difficile sans volonté cantonale et discussion avec les autres régions.

Le Plan directeur régional est considéré comme un outil important, car il intègre des objectifs stratégiques de mobilité et garantit une vision d'ensemble. Mais sa mise à jour n'est pas assez fréquente pour suivre l'évolution rapide des pratiques de mobilité.

La solidarité régionale s'est développée ces dernières années. Cependant il y a un risque d'évaporation de l'enthousiasme face au désintérêt de certaines communes et à l'épuisement prochain

du fonds affecté aux transports publics. Les besoins d'une réappropriation des projets par les nouveaux élus et de réaffirmation de la solidarité régionale se font sentir. Cela nécessite un signal politique fort du Conseil régional.

Le développement de l'offre est limité par les moyens engagés. Les coûts de la mobilité pour les communes sont déjà élevés. Toutefois, le mécanisme des subventions publiques est important pour maintenir des tarifs acceptables pour les usagers. La question d'une approche par la voie de la fiscalité peut se poser.

Pour valoriser la complémentarité des modes de déplacement, les investissements pour la mobilité devraient être considérés sur le long terme. Une approche englobant à la fois les coûts des infrastructures (p. ex. pistes cyclables), les coûts d'exploitation (p. ex. nouvelle desserte de transports publics), et les coûts de marketing (p. ex. promotion des offres multimodales) contribuerait à prioriser les actions au sein d'une vision d'ensemble.

Après des années d'efforts pour organiser et développer les transports publics dans la région à la suite de la fermeture abrupte de six gares en 2002, la question est de savoir s'il faut attendre un nouveau traumatisme pour relancer un grand projet fédérateur ou s'il s'agit de rester proactif en se donnant les moyens de poursuivre la dynamique engagée au niveau régional.

PERSPECTIVES

Considérant l'ensemble des éléments émergeant des discussions, il apparaît clairement que les efforts engagés pour la mobilité dans la région doivent être poursuivis sur la base des orientations suivantes.

UNE MOBILITÉ MOINS POLLUANTE ET CENTRÉE SUR LES BESOINS DES UTILISATEURS

Il est nécessaire de mieux connaître les besoins des différents publics de la région et d'accompagner l'évolution des pratiques de mobilité tout en réduisant les émissions polluantes. L'enjeu est de mettre en place des offres adaptées aux différents publics (jeunes, familles, aînés, etc.) et aux différents motifs de déplacement (pendulaires, loisirs, tourisme, etc.)

DES PRESTATIONS MULTIMODALES INTÉGRÉES

Les offres de mobilité doivent être simples à l'usage et accessibles financièrement pour les utilisateurs. Leur commercialisation devrait être progressivement intégrée dans la perspective d'un forfait de mobilité réunissant plusieurs prestations. Les technologies digitales et la gestion des informations en temps réel encouragent à envisager une interface utilisateur permettant de combiner aisément plusieurs modes de déplacement.

DES MESURES INCITATIVES ÉLARGIES ET RENFORCÉES

La croissance des déplacements liés aux loisirs nécessite de faire évoluer les mesures incitatives pour élargir les publics-cibles. Le développement d'offres combinées, l'information sur les offres existantes et la valorisation des transports publics et des modes doux sont à renforcer dans une perspective multimodale. Il s'agit pour ce faire d'inscrire dans la durée les partenariats avec les prestataires de mobilité.

DES RÉSEAUX EFFICACES ET INTERCONNECTÉS

L'enjeu est d'assurer l'efficacité de toute la chaîne de déplacement dans une approche multimodale. Des besoins de renforcement d'offres existantes et de nouvelles liaisons de transports publics sont identifiés. La mise en œuvre du réseau cyclable régional doit être une priorité. Les interfaces multimodales comme les gares doivent être améliorées. Ces développements sont à prioriser dans une vision à long terme des réseaux de mobilité.

UNE VISION AMBITIEUSE PORTÉE PAR UNE DYNAMIQUE PARTENARIALE

Le rôle du Conseil régional du district de Nyon est à poursuivre. La solidarité régionale doit se réaffirmer autour d'une vision ambitieuse et fédératrice pour la mobilité. Un plan d'actions multimodal pourrait concrétiser cette vision en différents projets. Avec la fin annoncée du fonds TP, la question du financement est à traiter rapidement. La mutualisation de moyens autour de partenariats publics-privés fera partie de la réflexion.

Conseil régional du district de Nyon
Grand-Rue 24
CH-1260 Nyon
022 361 23 24
www.regionyon.ch